

Alitalia e l'effetto low cost

di Leonard Berberi

Caso Alitalia, il ministro dell'Economia Padoan: «Non diventerà statale, fondi pubblici solo per non fermare i voli, presto il commissario». L'ex commissario Pantozzi: «Prestito pubblico, convertibile in azioni». In Italia low cost il 49% dei voli: record europeo.

alle pagine 5 e 6

Ferraino, Fubini, Marro, L. Salvia

L'assedio low cost: in Italia tocca il 49%

A easyJet e Ryanair metà delle partenze nazionali In Germania e Francia la quota scende al 24 e 26%

I numeri. Nel 2016 in Europa su 100 sedili messi a disposizione dalle compagnie aeree 39 erano low cost. In Italia, stesso periodo di tempo e stesso segmento, 47 (49 nel primo trimestre del 2017). In Germania, patria di Lufthansa, 24. In Francia, dominio di Air France, 26. In Olanda, casa di Klm, 29. Persino l'Irlanda — dov'è nato Ryanair, il più grande vettore continentale a basso costo — la quota è inferiore a quella del nostro Paese: 46.

Il low cost cresce in tutta Europa. Ma mentre tedeschi, francesi e olandesi cercano di contenere l'avanzata di società come Ryanair (che in Francia ha abbandonato l'idea di operare al Charles de Gaulle di Parigi), easyJet, Vueling, Wizz Air, Blue Air, Norwegian, l'Italia nel 2016 è il Paese occidentale con il più alto tasso di penetrazione low cost. «Soprattutto grazie agli incentivi degli aeroporti», accusano dai piani alti di Alitalia, l'azienda che — anche a causa della presenza dei vettori «senza fronzoli» — ora attraversa momenti complicati. «Ma non si tratta di

aiuti di Stato», precisano il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, e quello dell'Economia, Pier Carlo Padoan.

Gli incentivi ai vettori

Proprio Delrio, per la prima volta, ha fatto pochi giorni fa un po' di chiarezza sui finanziamenti: almeno 40 milioni di euro, all'anno, girati ai vettori dagli enti locali e dalle società che gestiscono gli scali sulla base di accordi definiti di «co-marketing» e di «sviluppo delle rotte» per la promozione del territorio. L'elenco degli scali che hanno firmato questi contratti, fornito da Delrio, è lungo. Torino, Bergamo, Verona, Venezia, Treviso, Napoli, Catania, Palermo, Alghero, Cagliari, Lamezia Terme, Pescara, Bari, Brindisi. In alcuni casi il traffico non decolla e i ritorni economici non si vedono. In altri, come a Bergamo, non possono che essere contenuti. Tanto che — certifica il database di FlightGlobal — «lo scorso mese di marzo l'85% della capacità complessiva di traffico di Orio al Serio era "targata" Ryanair». L'altro 15% era diviso dalle altre dodici

compagnie presenti.

La compagnia low cost irlandese — che nel 2016 ha trasportato il maggior numero di passeggeri da e per l'Italia (32,6 milioni contro i 23,1 di Alitalia e i 14,3 di easyJet) — nel 2017 ha deciso di essere ancora più aggressiva portando la capacità a 5,8 milioni di posti a Bergamo (+595 mila rispetto al 2016, un milione più del 2015), raddoppiando a Milano Malpensa, dove regna la rivale easyJet (da 382 a 799 mila), e stabilizzandosi nei due scali di Roma (4,9 milioni nel complesso) in attesa di capire cosa ne sarà dell'ex compagnia di bandiera. Ma ha scelto Fiumicino — che è l'hub di Alitalia — per avviare i voli in connessione.

La sfida (in perdita)

Risultato: nel 2016, spiega Capa-Centre for Aviation, «il 75% delle rotte di Alitalia, cioè quelle di corto-medio raggio, era in diretta competizione con le low cost». Una sfida in perdita. Prendiamo il volo di andata e ritorno Milano-Catania (date 15-20 maggio): il biglietto easyJet (da Malpensa) costerebbe 102 euro, quello

Ryanair (dallo stesso scalo lombardo) 107, per salire su Alitalia servirebbero 204 euro, ma decollando da Linate, l'aeroporto cittadino. Altro esempio: da Catania a Roma Fiumicino, la tratta più trafficata del Paese — secondo l'Enac — con i suoi 2.047.240 passeggeri in entrambe le direzioni: per Alitalia (106 euro) non c'è partita, dovendosi vedere con la spagnola Vueling (68) e Ryanair (92).

Presi i maggiori aeroporti italiani, Ryanair risulta il primo vettore in metà, easyJet in tre, Vueling in uno e Alitalia in otto.

Negli Usa a 65 euro

Nei prossimi mesi il mercato diventerà ancora più complicato per la compagnia tricolore. Non soltanto perché la low cost irlandese inaugurerà le tratte intercontinentali assieme a Norwegian, con la promessa di mettere a disposizione biglietti anche di 65-70 euro, a tratta, per andare sulla costa orientale degli Stati Uniti. Ma anche perché — confidano al Corriere diverse fonti da Barcellona e Londra — un'altra low cost interconti-

mentale, Level, nata da poco e di proprietà di lag (holding di British Airways, Iberia, Aer Lingus e Vueling), starebbe pensando di portare gli italiani da Fiumicino agli Usa (Los

Angeles, Oakland) e Buenos Aires. Due destinazioni su tre — Los Angeles e Buenos Aires

— in cui Alitalia vola già.

Leonard Berberi
lberberi@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il traffico

Come hanno volato l'anno passato i cittadini italiani ed europei

LEGENDA

■ Low cost ■ Tradizionale

COME HANNO VOLATO I PASSEGGERI IN ITALIA

(In % sul totale del traffico)



* stima gennaio-marzo

LA QUOTA DI LOW COST IN EUROPA

Dati in % (nel 2016 sul totale dei posti in partenza)

